Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11024**

19. Wahlperiode 21.06.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/10533 –

Zwischenstand bei der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat im Juni 2017 den so genannten Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt. Mit dem Masterplan haben sich Bahnbranche und Bundesregierung auf ein ganzes Maßnahmenbündel zur Stärkung des Schienengüterverkehrs verständigt. Schwerpunkte sind die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur, die umfassende Nutzung von Innovationspotentialen sowie die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueter verkehr.pdf?__blob=publicationFile).

Erste größere Probleme bei der Umsetzung zeigten sich aber bereits bei den Haushaltsberatungen im Herbst 2018, als die Bundesregierung die notwendigen Haushaltsmittel für das im Masterplan enthaltene Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ nicht bereitstellte.

1. Wie ist der Sachstand bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen des 740-Meter-Netzes (Meilenstein 1.1) (bitte Planungs- und Realisierungsstand für alle Einzelmaßnahmen angeben)?

Von den 75 Einzelmaßnahmen an 71 Betriebsstellen sind bislang drei Maßnahmen realisiert (Emskirchen, Fürth Hbf, Kirchseeon). Die Maßnahme Heppenheim/Bergstraße befindet sich in der Realisierung. Alle weiteren Maßnahmen sind in Planung.

2. Welche Anforderungen ergeben sich bei den Einzelmaßnahmen des 740-Meter-Netzes hinsichtlich des erforderlichen Planrechts?

Je nach Umfang der erforderlichen Arbeiten sind für die Umsetzung in der Regel Plangenehmigungen oder Planfeststellungen erforderlich.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. Juni 2019 übermittelt und mit Schreiben vom 19. Juli 2019 ergänzt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/11915).

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Für welche Maßnahmen des 740-Meter-Netzes ist eine Plangenehmigung ausreichend, bei welchen Maßnahmen ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich, und bei welchen Vorhaben geht die DB Netz AG von einem Planverzicht aus (bitte für jede Maßnahme angeben)?

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) wurde zu dem angesprochenen Sachverhalt um Stellungnahme gebeten, die in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden konnte. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

4. Ist die in der Anlage auf Bundestagsdrucksache 19/1609 angegebene Auflistung hinsichtlich des Umfangs noch aktuell, oder hat es zwischenzeitlich Ergänzungen oder Streichungen gegeben?

   Wenn ja, welche Veränderungen haben zwischenzeitlich stattgefunden?

Die Maßnahme in Walddrehna wurde gestrichen, da die mit dem Ausbau der Strecke Berlin–Dresden geschaffenen Alternativen in Uckro und Brenitz-Sonnenwalde betrieblich ausreichend sind. Die Maßnahmen in Rehren und Kirchhorsten wurden mit Blick auf die anstehenden Planungen zur ABS/NBS Hannover–Bielefeld zur Vermeidung verlorener Investitionen einstweilen zurückgestellt. Die Maßnahme in Meppen wird durch den betrieblich sinnvolleren Ausbau in Dörpen ersetzt.

5. Auf welchen Strecken untersucht die Bundesregierung weitere Infrastrukturmaßnahmen für das 740-Meter-Netz im Zuge des Deutschland-Takts (bitte unter Angabe der Strecke und Beschreibung der Einzelmaßnahme auflisten)?

6. Wird es eine zweite Tranche für eine Erweiterung des 740-Meter-Netzes geben?

   Wenn ja, bis wann soll der Umfang dieser Tranche feststehen?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird im Rahmen des Entwurfs des Deutschland-Takts das Angebotskonzept für den Schienengüterverkehr konsolidiert und hinsichtlich der Nachfragewirkung geprüft. Mit Abschluss dieses Untersuchungsprozesses sind konkretere Aussagen zu erforderlichen zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen, einschließlich des 740-m-Netzes, möglich.

7. Welche Infrastrukturinvestitionen zur Erweiterung des 740-Meter-Netzes hat die DB Netz AG vor Aufnahme des Pakets in den Bedarfsplan Schiene in der Zeit von 2010 bis 2017 vorgenommen (bitte Einzelmaßnahme, Investitionsumfang, Finanzierungsinstrument und Lage im Netz benennen)?

Die DB AG wurde zu dem angesprochenen Sachverhalt um Stellungnahme gebeten, die in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden konnte. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

8. Welche Lösungen zur Machbarkeit von Zügen mit einer Länge über 1 000 Meter (Meilenstein 1.5) hat die Bundesregierung mit der Bahnbranche zwischenzeitlich entwickelt bzw. auf den Weg gebracht, und welche Umsetzungsperspektive sieht die Bundesregierung für ein mögliches 1 000-Meter-Netz?

Die Bundesregierung verfolgt derzeit prioritär das 740-Meter-Netz im BVWP. Mit der Branche wird darüber hinaus auch über die Realisierung von längeren Zügen gesprochen.

9. In welchen Nachbarländern gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung ebenfalls Planungen bzw. Überlegungen zur Schaffung eines 1 000-Meter-Netzes?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Finanzierungsrahmen des Schienengüterfernverkehrsnetz-Förderungsgesetzes (SGFFG) im Bundeshaushalt 2020 anzuheben (Meilenstein 1.8)?

    Wenn ja, welche Investitionslinie wird 2020 ff. angestrebt?

    Wenn nein, warum nicht?

11. Wie will die Bundesregierung das SGFFG weiterentwickeln (Meilenstein 1.9), und bis wann sollen die Ergebnisse der Evaluierung vorliegen?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das SGFFG in seiner aktuellen Fassung befindet sich in einem Notifizierungsverfahren bei der Europäischen Kommission hinsichtlich der Frage, ob die Zahlungen als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu sehen sind. Eine abschließende Bewertung der EU-Kommission liegt noch nicht vor.

Die Frage einer Weiterentwicklung des SGFFG hängt von der Entscheidung der EU-Kommission ab. Das Statistische Bundesamt hat in den Jahren 2015 und 2017 Evaluierungen zum SGFFG durchgeführt. Die Berichte sind auf der Homepage des Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu finden unter: www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/Foerderung_SGFFG/foerderung_sgffg_node.html.

12. Hat die DB Netz AG das IT-System zur Planung bzw. Buchung von Trassen des Schienengüterverkehrs („click & ride“, Meilenstein 2.1 und 2.2) bereits in Betrieb genommen?

    Wenn ja, welche Erfahrungen konnten bisher gewonnen werden?

    Wenn nein, bis wann soll dies erfolgen?

Die DB AG wurde zu dem angesprochenen Sachverhalt um Stellungnahme gebeten, die in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden konnte. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

13. Welche spezifischen Fördermöglichkeiten will die Bundesregierung im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ (Meilenstein 2.9) schaffen?

26. Wird die Bundesregierung Fördermöglichkeiten für die Entwicklung, Beschaffung und den Einsatz lärm- und emissionsarmer Lokomotiven und Hybridlokomotiven im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ schaffen (Meilenstein 4.6)?

    Wenn ja, wie soll die Förderung im Detail aussehen?

Die Fragen 13 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ sollen Betriebserprobungen und Markteinführungen innovativer Zukunftstechnologien (Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik) finanziell unterstützt werden und somit einen Investitions- und Innovationsschub auslösen.

14. Wird die Bundesregierung für den Bundeshaushalt 2020 Mittel für das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ bereitstellen?

    Wenn ja, in welcher Höhe, und über welchen Zeitraum?

    Wenn nein, warum nicht?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) setzt sich dafür ein, dass das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ noch in den Regierungsentwurf zum Haushalt 2020 aufgenommen wird.

15. Welche Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) (Meilenstein 2.11) plant die Bundesregierung für den Masterplan Schienengüterverkehr, und bis wann sollen die Änderungen wirksam werden?

Aktuell sind keine Änderungen der EBO geplant.

16. Welche güterverkehrsspezifische Weiterentwicklung der Projekte „Einfachbahn“ (Meilenstein 2.15) plant die Deutsche Bahn AG?

Die DB AG wurde zu dem angesprochenen Sachverhalt um Stellungnahme gebeten, die in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden konnte. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

17. Welche Automatisierungstechniken entlang der europäischen Hauptkorridore (Meilenstein 3.3) haben Bund und Bahnbranche bisher weiterentwickelt?

Mit der zunehmenden Verzahnung von Stellen der Betriebsüberwachung (Disposition des Betriebes auf Strecken) und Fahrdienstleiter-Arbeitsplätzen in den Betriebszentralen auf der Basis elektronischer Stellwerke wird eine Verbesserung des Betriebsablaufs und der Dispositionsentscheidungen mittels digitaler Vorausberechnung der Fahrtverläufe erreicht. Auf dieser Basis lassen sich weitere Automatisierungstechniken aufbauen.

18. Auf welchen Rangierbahnhöfen und Zugbildungsanlagen wird die Distributed-Power-Technologie für den fahrerlosen Betrieb von Schiebelokomotiven (Meilenstein 3.4) getestet, und welche Erfahrungen konnten in diesem Zusammenhang bisher gesammelt werden (bitte auch Anzahl der Triebfahrzeuge angeben)?

Die DB AG wurde zu dem angesprochenen Sachverhalt um Stellungnahme gebeten, die in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden konnte. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

19. Auf welchen Rangierbahnhöfen und Zugbildungsanlagen werden derzeit Automatisierungstechniken im Nahbereich getestet (Meilenstein 3.5), und welche Erfahrungen konnten im Testbetrieb bisher gesammelt werden?

Die DB AG wurde zu dem angesprochenen Sachverhalt um Stellungnahme gebeten, die in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden konnte. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

20. Auf welchen Rangierbahnhöfen und Zugbildungsanlagen hat der Bund die Basisinfrastruktur für den Zugbildungsbetrieb bisher modernisiert (Meilenstein 3.6) (vor allem mit Blick auf Digitalisierung und Automatisierung der Anlagen)?

Die DB AG wurde zu dem angesprochenen Sachverhalt um Stellungnahme gebeten, die in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgelegt werden konnte. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

Hinsichtlich der Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene wird auf den aktuellen Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 19/2650) verwiesen.

21. Welchen Sachstand hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit der Bahnbranche bei der Entwicklung eines Standards für eine automatische Mittelpufferkupplung (MPK) (Meilenstein 3.7) erreicht?

22. Haben sich Bund und Bahnbranche auf ein technisches Lastenheft verständigt, welches die MPK künftig erfüllen muss?

    Wenn ja, welche technischen Anforderungen soll die MPK erfüllen?

    Wenn nein, warum nicht?

23. Welche nationale und europäische Migrationsstrategie strebt die Bundesregierung bei der Einführung der MPK an, und welchen fachlichen Austausch hat es dazu bereits mit den Nachbarländern und der EU-Kommission gegeben?

Die Fragen 21 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) im Schienengüterverkehr wird als ein zentrales Element gesehen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu erhöhen. Das BMVI treibt daher die Einführung der DAK voran. Unter der Annahme, dass in den nächsten Jahren ein marktreifes Kupplungssystem zur Verfügung steht, welches mindestens die Funktionalitäten automatisches mechanisches Kuppeln in Verbindung mit dem automatischen Kuppeln von Luft-,

Strom- und Datenbusleitung ermöglicht, hat das BMVI die Erarbeitung eines Migrationskonzeptes zur EU-weiten Einführung der DAK im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung vergeben. Ergebnisse werden ab Juli 2020 erwartet.

Das BMVI befindet sich im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr im engen Austausch mit der Branche zu sektorweiten gemeinsamen technischen Standards für die DAK. Darüber hinaus finden Gespräche mit Nachbarländern zur DAK statt.

24. Welche Rechtsgrundlagen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung für den automatisierten Bahnbetrieb angepasst (Meilenstein 3.10) werden, und bis wann strebt die Bundesregierung eine dementsprechende Anpassung an?

Bei einem Betrieb ohne Triebfahrzeugführer ist festzulegen, unter welchen Randbedingungen von § 45 Absatz 1 EBO abgewichen werden kann. Die Änderung ist erforderlich, sobald der Betrieb ohne Triebfahrzeugführer vom Versuchsstadium (mit überwachendem Triebfahrzeugführer) in den Realbetrieb übergehen soll.

25. Welchen Erkenntnisgewinn hat aus Sicht der Bundesregierung der Testlauf im Rahmen des Forschungsprogramms „Innovativer Güterwagen“ gebracht, und welche innovativen Komponenten für Eisenbahngüterwagen sollen auf Basis dieser Erkenntnisse zur Serienreife gebracht (Meilenstein 4.4) werden?

Das Ergebnis des BMVI-Auftragsforschungsprojektes „Innovativer Güterwagen“ zeigt, dass es für alle vier untersuchten Wagengattungen (Containertragwagen, Kesselwagen, sechsachsiger Flachwagen, Autotransportwagen) möglich ist, neue und innovative Wagen zu entwickeln und zu bauen. Sie sind unter Einsatz zukunftsweisender Komponenten und Technologien leiser, energieeffizienter und dabei insgesamt wirtschaftlicher als aktuelle Bestandswagen. Ziel des BMVI war, dass die positiven Ergebnisse des Projektes zur Lärmreduzierung, zur Erhöhung der Energieeffizienz und der Wirtschaftlichkeit vom Sektor genutzt werden. Mit der öffentlichen Verfügbarkeit aller Berichte ist gewährleistet, dass der Erkenntnisgewinn aus dem Projekt für den gesamten Sektor nutzbar ist. Ob die Innovativen Güterwagen oder einzelne innovativen Komponenten Eingang in den Markt finden, obliegt aber der Entscheidung des Sektors. Die DB Cargo AG hat laut Presseinformationen bereits 300 der neuen Wagen bestellt. Auch die VTG nimmt laut Presseberichten die neu entwickelten Wagentypen in das reguläre Vermietungsangebot auf.

27. Welche güterverkehrsspezifischen Maßnahmen und Initiativen plant die Bundesregierung, um die Prozesssicherheit durch schlanke Zulassungsprozesse bei den europäischen Institutionen zu schaffen (Meilenstein 4.7)?

Mit der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets der Europäischen Union werden die Voraussetzungen geschaffen, Zulassungsverfahren für Fahrzeuge im europaweiten Einsatz bei einer Stelle durchzuführen. Die nationale Umsetzung der EU-Basisrechtsakte (Richtlinien (EU) 2016/797 und 2016/798) erfolgt sowohl auf Gesetzes- als auch auf Verordnungsebene, welche derzeit erarbeitet werden.

28. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung entwickelt, um künftig die verbindliche Berücksichtigung von Schienenanbindungen im Planungs- und Umweltrecht bei der Genehmigung und dem Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten (Meilenstein 5.1) zu verankern?

Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz (VMK) wurde am 21./22. März 2018 von der VMK beauftragt, die Kultusminister-, die Arbeits- und Sozialminister-, die Bauminister- und die Wirtschaftsministerkonferenz um Unterstützung zu bitten.

29. Welche Veränderungen beim Bedarfsplan, der Förderrichtlinie des kombinierten Verkehrs und der Gleisanschlussförderrichtlinie plant die Bundesregierung, um den Anforderungen des Meilensteins 5.2 nachzukommen?

Die laufende Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) nicht bundeseigener Unternehmen gemäß der Förderrichtlinie des BMVI vom 4. Januar 2017 wird ab Herbst 2019 evaluiert werden. Dabei werden auch mögliche Veränderungen für die ab 1. Januar 2022 geplante nächste KV-Förderrichtlinie geprüft – u. a. unter Beachtung von Prüfaufträgen der Haushaltsanalyse zum KV, die das BMVI 2015/2016 zusammen mit dem BMF durchgeführt hat. Unabhängig davon plant das BMVI bereits ab diesem Sommer Gespräche mit wesentlichen Akteuren des KV, um insbesondere hinsichtlich Digitalisierung und Automatisierung Verbesserungen in KV-Umschlaganlagen einleiten zu können.

Die Evaluierung der Gleisanschlussförderung wird 2019 durchgeführt und soll konkrete Änderungsansätze liefern. Diese sollen in die Konzeption der neuen Gleisanschlussförderrichtlinie ab Januar 2021 eingehen. Veränderungen im Bedarfsplan für diese Zwecke sind nicht geplant.

30. Welche multimodalen Anlagen als Zugangspunkte zum Wagenladungsverkehr (Meilenstein 5.3) hat die Bundesregierung bisher gefördert, und welche sollen bis Ende 2020 gefördert werden?

Hinsichtlich der laufenden und fest disponierten Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen. Als neue Maßnahme soll 2019 eine Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau des Umschlagbahnhofs Karlsruhe abgeschlossen werden.

31. Wie weit sind die Vorbereitungen der Bundesregierung gediehen, den Vor- und Nachlauf des Wagenladungsverkehrs auf der Straße an die Bedingungen des kombinierten Verkehrs anzupassen (Meilenstein 5.4)?

Bis wann plant die Bundesregierung die dafür notwendige Änderung der gesetzlichen Grundlagen?

Die Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung sind noch nicht abgeschlossen.

Hinsichtlich einer Ausdehnung des zulässigen Gesamtgewichts von 44 t von Lkw in Vor- und Nachläufen im KV auf Vor- und Nachläufe im konventionellen Wagenladungsverkehr soll eine gutachterliche Prüfung erfolgen, inwieweit damit eine in Bezug auf mögliche zusätzliche Verlagerungseffekte unangemessen höhere Belastung der Straßeninfrastruktur und insbesondere der Straßenbrücken verbunden ist und ob durch die Einschränkung der Privilegierung des KV dort Rückverlagerungseffekte entstehen könnten. Die Vergabe der Studie, die sich im

Übrigen auch auf eine mögliche Gewichtserhöhung im Vor- und Nachlauf für den Umschlag bestimmter Massengüter in Häfen beziehen soll, ist für diesen Herbst geplant.

32. Wie weit sind die Vorbereitungen zur ordnungsrechtlichen Privilegierung elektromobiler und emissionsarmer Straßenfahrzeuge im Vor- und Nachlauf intermodaler Transporte (Meilenstein 5.5) gediehen?

    Bis wann plant die Bundesregierung die Änderung der gesetzlichen Grundlagen?

Bei der Lkw-Maut gibt es bereits seit dem 1. Januar 2019 eine Befreiung für Elektrofahrzeuge. Die zuständigen Behörden der Länder haben (auf Grundlage des Elektromobilitätsgesetzes – EMoG) die Möglichkeit, gemäß StVO Sonderspuren bzw. Busspuren für Elektrofahrzeuge freizugeben.

Elektrofahrzeuge haben auf der Grundlage des EmoG zudem Bevorrechtigungsregelungen in Anlage 3 der StVO erhalten. Für Elektrofahrzeuge ist eine Parkgebührenbefreiung bislang durch Anordnung entsprechender Zusatzzeichen möglich. Für die Anordnungen sind ebenfalls die Behörden der Länder zuständig.

Bevorrechtigungen aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) können nicht geschaffen werden, da dieses als besonderes Ordnungsrecht privilegienfeindlich ist.

33. Welche Initiativen plant die Bundesregierung zum Meilenstein 5.7, um die Regelungen für multimodale Transportketten europäisch zu harmonisieren?

Mit einer Änderung der RL 92/106/EWG sollen europaweit die gemeinsamen Regeln für bestimmte Beförderungen im KV umfassend modernisiert werden. Die Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament dazu scheiterten im Februar 2019. Derzeit ist offen, wann die Beratungen zum Gesetzgebungsvorschlag wieder aufgenommen werden.

34. Wie weit sind die Arbeiten für das Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung des Schienennetzes (Meilenstein 6.1), und bis wann will die Bundesregierung das Programm veröffentlichen?

Meilenstein 6.1. wird mit einem Sonderprogramm „Elektrische Güterbahnen“ umgesetzt. Derzeit wird geprüft, welche Strecken hierfür in Frage kommen. Die Ergebnisse werden im Herbst dieses Jahres vorliegen. Auf ihrer Grundlage wird das Programm mit allen Beteiligten abgestimmt und im Anschluss veröffentlicht.

35. Hat die Bundesregierung die standardisierten und kostengünstigen Lösungen zur Streckenelektrifizierung mit vereinfachten Anforderungen (Meilenstein 6.2) bereits umgesetzt?

    Wenn ja, wo können diese Standards fortan angewendet werden, und welche Kosteneinsparungen sind damit verbunden?

    Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans wird das Thema derzeit mit dem Sektor diskutiert. Bereits heute existieren verschiedene Bauarten der Oberleitung unterschiedlicher Komplexität in Abhängigkeit von Fahrgeschwindigkeit und Leistungsaufnahme der Züge, z. B. die Regelfahrleitung Re 100 für Gleise, die

mit bis zu 100 km/h befahren werden. Einfachere Fahrleitungen bis hin zum Einfachfahrdraht ohne durchgehendes Tragseil werden in Abstellanlagen und sonstigen einfachen Betriebsverhältnissen angewendet. Hinsichtlich der Kosten liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

36. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der Trassenpreissenkung für den Schienengüterverkehr?

    Wenn ja, bis wann?

Gemäß der Förderrichtlinie ist eine Evaluierung im Jahr 2021 geplant.

37. Welche Effekte hat die Trassenpreissenkung aus Sicht der Bundesregierung bisher ausgelöst?

Die Haushaltsmittel für die anteilige Finanzierung der Trassenentgelte stehen den Eisenbahnverkehrsunternehmen seit Mitte 2018 zur Verfügung. Damit können die Eisenbahnverkehrsunternehmen den durch die Förderung geschaffenen finanziellen Spielraum im Rahmen ihrer Geschäftspolitik und der Ziele der Förderrichtlinie umsetzen. Erkenntnisse über weitere Effekte werden aus der Evaluierung 2021 erwartet.

38. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung bisher entwickelt, um die Kosten des Emissionshandels ab 2018 zu kompensieren (Meilenstein 8.1)?

Die Reform des EU-Emissionshandels für die Handelsperiode 2021-2030 wurde im vergangenen Jahr mit der Änderung der EU-ETS-Richtlinie abgeschlossen. Dabei sind auch weiterhin Privilegierungen für verschiedene Industriesektoren vorgesehen. Darüber hinaus enthalten die insoweit harmonisierten EU-Regelungen jedoch keine Möglichkeit, die CO_2-Kosten der Stromerzeugung für den Schienenverkehr zu kompensieren.

39. Bis wann will die Bundesregierung die Energiesteuerlast für die Schiene reduzieren, indem die Stromsteuer abgesenkt wird (Meilenstein 8.2)?

Das Stromsteuerrecht beinhaltet bereits einen abgesenkten Steuersatz für den Schienenverkehr. Im Bereich des Energie- oder Stromsteuerrechts existieren derzeit keine innerhalb der Bundesregierung abgestimmten Beschlüsse zu darüber hinausgehenden Maßnahmen.

40. Bis wann plant die Bundesregierung die Senkung der Abgabenlast der Schiene durch eine alternative Finanzierung der EEG-Umlage (Meilenstein 8.3)?

Der Schienenverkehr wird schon heute durch die besondere Ausgleichsregel weitgehend von der EEG-Umlage entlastet (Absenkung auf 20 Prozent der regulären Umlage).

41. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die Kontrollen der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften im Güterverkehrssektor zu harmonisieren (Meilenstein 9.1)?

Ziele der Bundesregierung sind die Verbesserung der Sozialstandards sowie die Förderung und Etablierung eines fairen Wettbewerbs in der gesamten EU. Entsprechend setzt sich die Bundesregierung bei Verhandlungen über aktuelle Reformen in diesem Bereich auf europäischer Ebene (bspw. beim Mobilitätspaket Teil 1 für den Straßengüter- und -personenverkehrsbereich) dafür ein, die Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten von Kraftfahrern zu präzisieren. Dies ist auch Voraussetzung für eine effektive Überwachung durch die zuständigen Kontrollbehörden.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333